O mare competiție automobilistică europeană:

Raliul Monte-Carlo

Un aspect de la ediția de anul trecut a raliului

DINTRE toți așii volanului, cei mai harnici par a fi participanții la campionatul mondial (mașini de „formula 1"), care își încep dramatica lor confruntare chiar din prima zi a noului an. Dar, conform unui vechi obicei, sezonul competițional la automobilism nu se consideră început decît o dată cu prima fluturare de fanion în Raliul Monte-Carlo, ce are loc spre sfîrșitul lunii ianuarie. Tradiția se respectă și acum, în 1968. În timp ce Jim Clark, Jack Brabham, Dan Gurney et. comp. făceau o primă „încrucișare de spadă", a doua zi după revelion pe circuitul sud-african de la Johannesburg, peste 200 de echipaje făceau ultimele pregătiri pentru startul, la 19 ianuarie, în cea de-a 37-a ediție a marii competiții de regularitate și rezistență oragnizată de Automobil Clubul din Monaco.

Importanța evenimentului, interesul cu care este urmărit, pe întregul continent, cel mai popular dintre raliuri, ne solicită o serie de considerațiuni pe marginea edițiilor trecute, ca și a celei actuale.

Raliul Monte-Carlo a fost inițiat în anul 1911 ca un fel de întrecere de automobile pe șosele mai mult sau mai puțin carosabile. Cu vremea, condițiile de participare s-au înăsprit mereu, competiția transformîndu-se într-o confruntare foarte dură, care implică parcurgerea la volan, neîntrerupt, zile și nopți, a unui traseu de mii de kilometri bătut de viscole și acoperit cu polei.

● **Raliul Monte-Carlo se desfășoară după „Anexa J" elaborată de Federația internațională de automobilism și aplicată pentru prima dată în 1966. Conform acestei anexe, mașinile admise în concurs sînt împărțite în trei grupe:** turisme de serie **(5 000 exemplare fabricate anual),** turisme **(1 000 exemplare),** Grand Tourisme **(500 exemplare). Competiția face parte din campionatul european al raliurilor care, începînd din acest an, se desfășoară după o nouă formulă: la sfîrșit se va acorda un titlu pentru cel mai bun echipaj și altul pentru cea mai bună mașină.**

Această sporire a dificultăților n-a fost întîmplătoare. Ea a venit o dată cu hotărîrea producătorilor de automobile de a se înscrie în cursă pentru a-și spori publicitatea. În acest scop, ei și-au alcătuit echipe „de uzină" formate din piloți de elită și din mașini puse la punct cu cea mai mare grijă. Evident, aceasta a contribuit la creșterea nivelului tehnic și spectacular al raliului, dar a redus considerabil șansele de cîștig pentru concurenții individuali.

Să răstoim cîteva file din istoria raliului... Cîștigătorul primei ediții a fost H. Rougier, care a luat startul din Paris pe o mașină Turcat-Mery. A doua ediție (1912) a revenit lui J. Beutler, plecat în cursă din Berlin pe un automobil Berliet. Competiția s-a

CRISTEA ȘI ZAMFIRESCU
CAMPIONI MONDIALI TURISTICI...

PALMARES

CLASSEMENT GENERAL

COUPE DE L'AUTOMOBILE CLUB INTERNATIONAL SPORTING CLUB

LE RALLYE AUTOMOBILE DE MONTE-CARLO

Le Roumain Cristéa

un concurrent parti d'Athènes

triomphe après une lutte serrée

Cîteva tăieturi din ziarele vremii. La mijloc, palmaresul raliului, publicat cu prilejul actualei ediții de către Automobil Clubul din Monaco

întrerupt apoi din cauza primului război mondial și n-a mai fost reluată decît în 1924. Ca urmare a celei de a doua conflagrații mondiale, raliul se întrerupe iarăși pentru zece ani și este reluat în 1949, cînd începe să cunoască marea sa popularitate. Cele mai multe victorii le-a obținut în decursul anilor francezul Jean Trevoux, învingător în cinci ediții. Alături de el, cu același număr de victorii, se înscrie automobilista engleză Pat Moss-Carlsson, pilot oficial al firmei suedeze SAAB. Ei i s-a atribuit de cinci ori cupa rezervată celui mai bun echipaj feminin. Pat este sora celebrului Stirling Moss și soția inginerului Eric Carlsson, care a cîștigat raliul de două ori consecutiv, în 1962 și 1963.

La competiția organizată de clubul monegasc au luat parte în decursul anilor și o serie de automobiliști români, printre care Alex. Berlescu, Mihail Sontag, Barbu Neamțu, Vintilă Frumușanu, Emanoil Manicatide, Petre Cristea etc. Dintre toți cea mai strălucită evoluție a avut-o Petre Cristea, care a ocupat primul loc în clasamentul general la ediția din 1936, obținînd astfel o victorie de prestigiu pentru culorile țării. Apreciatul nostru automobilist (el face alături o scurtă trecere în revistă a participărilor sale la Monte Carlo) a reeditat victoria și în anul următor, dar un juriu pornit pe excese l-a privat în ultimele momente de laurii victoriei, sub pretext că mașina cu care concurase... nu avea aripi regulamentare. Această hotărîre injustă a stîrnit vii proteste în presa europeană a timpului și a făcut ca raliul să se încheie într-o atmosferă nefavorabilă.

De altfel, protestele și încordarea au însoțit și alte ediții ale competiției. La una dintre ele se fac referiri și în filmul lui Lelouch „Un bărbat și o femeie", prezentat în aceste zile pe ecranele cinematografelor noastre. Ce s-a întîmplat? În 1966, raliul a fost dominat cu autoritate de trei echipaje ale firmei engleze BMC (automobile Mini Cooper S) compuse din piloți suedezi și finlandezi, excepționali pentru întrecerile de iarnă. Dar, printr-o neașteptată hotărîre a juriului, primele locuri n-au revenit acestor echipaje, deoarece ele au fost descalificate ca avînd la mașini sisteme de iluminare neconforme cu „Anexa J" a federației internaționale. În consecință, învingător a fost declarat echipajul Toivonen-Mikander (mașină Citroen DS 21), care în clasamentul inițial ocupase abia locul 7! Supărată că organizatorii din Monaco au acordat premiul unui automobil francez, presa britanică a dezlănțuit o campanie de protest foarte vehementă numind competiția „Raliul Monte-Fiasco". În unele articole s-a afirmat chiar faptul că, prin decizia lor, oficialii au ținut să încaseze de la englezi o veche poliță ce datează tocmai din 18 iunie 1815 (înfrîngerea lui Napoleon la Waterloo de către ducele de Wellington...). Dar supărarea a trecut repede și anul trecut firma BMC și-a înscris din nou echipajele la start și a cîștigat primul loc prin piloții săi Aaltonen și Liddon.

Concurenții ce figurează pe lista actualei ediții a raliului vor lua startul în ziua de 19 ianuarie din opt orașe: Atena, Frankfurt, Lisabona, Londra, Oslo Reims Varșovia și, firește, Monte-Carlo. Ei vor parcurge mai întîi un traseu de peste 3 000 kilometri pînă la Monte-Carlo, după care este prevăzut un parcurs comun (Monaco-Vals Les Bains-Monaco), ce însumează încă 1 500 km. În urma acestor „examene", echipajele clasate pe primele 60 de locuri vor lua parte la confruntarea decisivă, ce se va desfășura în noaptea de 25—26 ianuarie, pe un circuit de munte, lung de 625 km, cu mai multe probe speciale de viteză. Ca și la edițiile anterioare, la start va fi prezentă „crema" automobilismului european, ceea ce ne face să întrevedem o dispută sportivă de înalt nivel. Aceasta, cu atît mai mult cu cît competiția face parte din campionatul european al raliurilor pe anul în curs.

● **Fiecare echipaj este compus din doi concurenți, de obicei un pilot și un navigator. Ei conduc, se odihnesc și iau masa (în mașină) cu rîndul. Pilotul conduce mai ales pe timpul probelor speciale de viteză. Navigatorul urmărește parcursul după un caiet de bord, alcătuit la recunoașterea traseului, în care sînt menționate toate amănuntele, inclusiv viteza cu care se poate intra în curbe.**

D. LĂZAR

De opt ori la start

În cariera mea sportivă am fost prezent de opt ori la Raliul Monte-Carlo, adică în anii 1931, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938 și 1939. Iată, în cele ce urmează, un fel de scurt „bilanț" cu privire la prezența mea și a coechipierilor la această competiție.

1931. Am luat startul din Iași, la volanul unui Dodge Six, avîndu-i alături de mine pe G. Constantinescu și Z. Molnar. Ne-am clasat pe locul 11 din 150 concurenți (cel mai bine dintre echipajele plecate din orașul moldovean).

O remarcă: toți concurenții care au ocupat în clasamentul general locurile 1—10 plecaseră din Stavanger (Suedia) pentru care s-a acordat un punctaj mai bun decît pentru Iași. Deci, dacă luam startul din Suedia, puteam cîștiga competiția. Pentru prima mea cursă, la 22 de ani, n-a fost tocmai rău...

1933. Plecare din Atena, cu aceeași mașină și aceiași coechipieri. Toți concurenții abandonează înăpoiați pe șoseaua Budapesta — Viena.

1934. Start din București împreună cu Alex. Berlescu pe un Ford V 8. Ne-am clasat pe locul 18 din 173 concurenți.

1935 Am plecat din Palermo tot pe Ford V 8, avînd la bord pe M. Sontag, I. Zamfirescu și G. Constantinescu. Ne-am clasat pe locul 15 din 177 concurenți. Dacă Sontag nu făcea o greșeală la ultima probă, cîștigam primul loc, avînd în vedere timpii ce-i realizasem la antrenament.

1936. Start din Atena. Mașină: Ford V8. Coechipieri: I. Zamfirescu și G. Constantinescu. *Am ocupat primul loc în clasamentul general,* bătîndu-l cu patru zecimi de secundă, în proba finală, pe Schell, care a ocupat locul al doilea.

1937. Plecarea din Palermo pe aceeași mașină dar cu un coechipier nou, Carlo Cielo. Am ieșit pe primul loc, dar o penalizare abuzivă ne-a aruncat pe locul 7.

1938. Am luat startul din Atena, împreună cu A. Devasal, I. Pherekide și I. Iancu. Am abandonat la Gyön din cauza unei pane mecanice.

1939. Plecare tot din Atena, împreună cu D. N. Vicol, pe Ford V 8. Ne-am clasat pe ultimul loc din cauza unei pane mecanice care ne-a adus maximum de penalizări. În schimb, am realizat timpi foarte buni la probele de clasament — o cursă de coastă și o probă de demaraj-frînare.

Petre CRISTEA

În fotografie, Petre Cristea (la volan), împreună cu coechipierii săi, după victoria din 1936

Actualitatea internațională

SCRISOARE DIN LONDRA:

„Recordul" lui Billy Nicholson

Despre Billy Nicholson, managerul clubului Tottenham Hotspur, în cercurile iubitorilor sportului cu balonul rotund din Anglia se spune că este „omul care poate să cumpere succesul în fotbal". Săptămîna aceasta, Billy a dat o nouă dovadă că reputația sa este bine întemeiată: el a plătit 125 000 lire (aproximativ 300 000 dolari) clubului Southampton pentru a-l cumpăra pe interul stînga Martin Chivers. Aceasta este cea mai mare tranzacție încheiată în istoria fotbalului insular și ridică totalul sumelor plătite din 1958 de Nicholson pentru achiziționarea de jucători noi la 840 000 lire (2 016 000 dolari). „Recordul" stabilit în decurs de 21 de ani de Matt Busby de la Manchester United a fost astfel doborît.

Rezultatele achizițiilor managerului lui Tottenham Hotspur de cînd „a venit la putere" în acest club, în 1958, vorbesc de la sine: echipa lui a cîștigat o dată titlul de campioană a Angliei, de 3 ori „Cupa Angliei". Aceste succese sînt completate de două evenimente deosebite. În 1960—1961 Tottenham a devenit primul club din Anglia care a reușit un „dublu", cîștigînd titlul de campioană a ligii și „Cupa Angliei" (ceea ce a eșuat de puțin în sezonul următor).

În ciuda marilor cheltuieli făcute, Tottenham Hotspur a rămas, totuși, cel mai bogat club din campionatul englez. Profitul de 35 000 lire realizat anul trecut (cu toate că s-au cheltuit 40 000 lire pentru cumpărarea de jucători noi), a ridicat totalul cîștigurilor clubului în ultimii ani la 442 154 lire (aproximativ un milion de dolari).

Cînd a preluat postul de manager, în 1958, Billy a cheltuit 200 000 lire pentru achiziționarea unor vedete ca Cliff Jones, Danny Blanchflower, Bobby Smith, John White și Dave MacKay. Jones și MacKay continuă și acum să joace în echipă. A venit apoi rîndul lui Jimmy Greaves, achiziționat de la A.C. Milan, care a fost urmat de Pat Jennings, Cyril Knowles, Mike England, Henry Venables, Billy Bonds, Alan Gilzeah și, acum, Martin Chivers. Despre Nicholson se spune că se înșeală foarte rar în achizițiile pe care le face. În ce privește metodele folosite pe „piața vedetelor fotbalului" el declară singur: „Avem bani la dispoziție. Nu plătesc niciodată mai mult decît valorează un jucător, dar prin aceste cheltuieli mențin banii în circuitul fotbalului și nu ajung în mîinile fiscului". Într-adevăr, potrivit legilor britanice, sumele plătite pentru transferuri nu sînt impozabile, la fel ca și profiturile de pe urma meciurilor de fotbal. Aceasta explică, de altfel, spirala mereu crescîndă a prețurilor plătite pentru achiziționare de noi jucători.

Despre Nicholson se spune acum că nu a ajuns încă la sfîrșitul listei sale de achiziții. El a mărturisit că apărarea echipei sale îi pare „suspect de slabă" și a pornit în căutarea unui mijlocaș sau stoper. Pînă în martie are timp să aleagă, înainte ca actuala perioadă de transferări să se încheie.

Herb AUDREY

Turneul de șah de la Beverwijk

AMSTERDAM 13 (Agerpres). — În runda a treia a Festivalului internațional de șah de la Beverwijk (grupa marilor maeștri internaționali), campionul român Florin Gheorghiu a remizat cu Cirici (Iugoslavia). Tal (U.R.S.S.) a cîștigat la Langeweg (Olanda). Partidele Donner (Olanda) — Hort (Cehoslovacia) și Karaklaici (Iugoslavia) — Matanovici (Iugoslavia) s-au încheiat remiză. S-au întrerupt partidele Korcinoi (U.R.S.S.) — Bobotov (Bulgaria) și Ivkov (Iugoslavia) — Ree (Olanda).

În clasament conduce Korcinoi 2 puncte (1), Gheorghiu, Tal, Ree cu cîte 2 puncte, Cirici, Donner, Hort, Ivkov, Portisch (Ungaria), Karaklaici 1½ puncte etc.

★

În grupa maeștrilor, Victor Ciocîltea l-a întîlnit pe șahistul Scheltinga. Partida s-a încheiat remiză.

După trei runde, în clasament conduce Tatai (Italia) cu 2½ puncte, urmat de Zuckerman (S.U.A.) 2 puncte (1), Ciocîltea (România), Doda (Polonia), Ostoici (Iugoslavia) 2 puncte etc.

Breviar fotbalistic

La finele anului trecut, mai multe agenții de presă și ziare de sport au alcătuit clasamente ale celor mai bune echipe reprezentative de fotbal din Europa. Le oferim cititorilor noștri cîteva dintre aceste clasamente, pentru a compara și a... discuta pe marginea lor.

Ziarul „SPORT" din Belgrad a alcătuit un clasament, potrivit căruia cele mai bune formații continentale ar fi: 1. Uniunea Sovietică, 2. Ungaria, 3. Anglia.

În clasamentul ziarului „TUTTO SPORT" din Torino figurează 32 de echipe europene. Iată ordinea lor: 1. Anglia, 2. Ungaria, 3. U.R.S.S., 4. Italia, 5. R. F. a Germaniei, 6. Iugoslavia, 7. Scoția, 8. R. D. Germană, 9. Cehoslovacia, 10. ROMÂNIA, 11. Portugalia, 12. Bulgaria, 13. Danemarca, 14. Belgia, 15. Polonia, 16. Irlanda de Nord, 17. Țara Galilor, 18. Irlanda, 19. Franța, 20. Norvegia, 21. Spania, 22. Elveția, 23. Suedia, 24. Grecia, 25. Austria, 26. Turcia, 27. Olanda, 28. Finlanda, 29. Albania, 30. Luxemburg, 31. Cipru, 32. Islanda.

Agenția vest-germană „INTERNATIONALE SPORT KORESPONDENZ" din Stuttgart a alcătuit un clasament pe bază de punctaj, în funcție de victorii și meciuri nule. Pe locul I se află U.R.S.S., care din 14 meciuri a cîștigat 10, a terminat două la egalitate și a pierdut două. Ea este urmată de reprezentativele Ungariei, R. F. a Germaniei, Bulgariei, Italiei și Scoției. **Echipa României ocupă locul 8, înaintea Angliei, Cehoslovaciei, R. D. Germane, Iugoslaviei etc. De notat însă că în acest clasament nu au fost incluse meciurile din preliminariile olimpice.**

● Știți care a fost cel mai eficace jucător internațional al anului 1967? Igor Cislenko, din reprezentativa U.R.S.S., care în 14 meciuri a înscris 11 goluri. El este urmat de maghiarul Farkas, cu 9 goluri (9 meciuri).

● La 16 ianuarie va avea loc la Paris tragerea la sorți a meciurilor din sferturile de finală ale Campionatului european. După cum se știe, în această fază a competiției s-au calificat reprezentativele Spaniei, Bulgariei, Iugoslaviei, Italiei, Franței, Ungariei și U.R.S.S. Cea de a 8-a calificată va fi cunoscută după meciul Scoția — Anglia. Întîlnirile din turneul final vor avea loc în Italia, la o dată care va fi stabilită ulterior.

Celebrul fotbalist spaniol Ladislau Kubala a fost angajat ca antrenor al echipei Toronto care va participa la campionatul Americii de Nord. Kubala a sosit de mai multă vreme în Canada pentru a pregăti această formație.

Continuîndu-și turneul în Peru, selecționata olimpică de fotbal a Cehoslovaciei a jucat la Arequipa cu echipa orașului. Oaspeții au cîștigat cu scorul de 4—0 (1—0). Întîlnirea a fost urmărită de 15 000 de spectatori.

Ion Țiriac în finala turneului de la Bangalore

În semifinalele turneului internațional de tenis de la Bangalore, Ion Țiriac l-a învins cu 3—6, 6—4, 6—0, 4—6, 6—1 pe Kodes (Cehoslovacia), iar Metreveli (U.R.S.S.) a dispus cu 6—1, 6—3, 6—4 de Mukerjea (India).

Cea mai bună inaugurare pentru un bazin este sărirea în apă... Așa și-a spus și **celebra** *înotătoare franceză Christine Caron, la Noyon, unde a avut loc zilele trecute o ceremonie prilejuită de darea în folosință a unei piscine ultramoderne. Dar nu mică a fost surprinderea celor de față, printre care se afla și François Misoffe, ministru pentru problemele tineretului și sporturilor, cînd, la ieșirea din apă, „Kiki" a apărut la scara bazinului încadrată de doi celebri... mustăcioși: pianistul de jazz Jean Constantin (dreapta) și tobosarul Moustache.*
Telefoto: U.P.I. — Agerpres

Proba de coborîre din cadrul concursului internațional de schi de la Wengen a fost cîștigată de austriacul Nenning (1:59,88) urmat de compatriotul său Schranz cu 2:01,19. Francezul Killy s-a clasat, surprinzător, pe locul 13 cu 2:02,91!

Învingător în proba de 15 km din cadrul concursului internațional de schi de la Bohinj (Iugoslavia) a fost declarat italianul Piler cu 51:30,4. Concurentul român N. Sfetcea a ocupat locul 10 cu 51:50,4. Au luat startul 43 de concurenți din nouă țări.

Ieri, la Edinburg, în „Turneul celor 5 națiuni" la rugbi: Scoția — Franța 6—8 (3—3).

■

La Vorohta s-a desfășurat ultimul concurs preolimpic de verificare al celor mai buni biatliniști sovietici. O formă remarcabilă a dovedit prima reprezentativă a U.R.S.S. (Nikolai Puzanov, Alexandr Tihonov, Vladimir Gundorțev, Viktor Mamatov), care a cîștigat proba de ștafetă 4x7,5 km cu timpul de 2h 14:33.0. Cel mai bun rezultat individual a fost înregistrat de Nikolai Puzanov, cronometrat cu 32:47 0.

Pe locurile următoare s-au clasat echipa Armatei Sovietice — 2h 19:32,0 și selecționata Sindicatelor — 2h 19:48,0.

Echipa secundă a U.R.S.S. a ocupat locul patru, cu timpul de 2h 20:50,0, deoarece primul schimb al ștafetei — Valeri Goncearov — și-a rupt schiurile.

Antrenorii sovietici intenționează să trimită la Grenoble pe cei patru componenți ai primei echipe a U.R.S.S.

■

În sferturile de finală ale concursului internațional de tenis de la Bloemfontein (Republica Sud-Africană), Okker (Olanda) l-a învins cu 6—2, 6—8, 6—2 pe Hewitt (Republica Sud-Africană). Graebner (S.U.A.) l-a eliminat cu 6—8, 6—2, 6—1 pe Koch (Brazilia). Alte rezultate: Ricssen (S.U.A.) a cîștigat cu 6—2, 6—0 în fața lui Leschly (Danemarca), iar Bungert (R.F. a Germaniei) a dispus cu 10—8, 6—0 de Ulrich (Danemarca).

■

În cadrul concursului de patinaj viteză de la Alma Ata, la care participă cei mai buni patinatori sovietici, Evgheni Grișin a cîștigat proba de 500 m cu timpul de 40,2. Rezultatul obținut de Grișin reprezintă cea de-a treia performanță mondială a sezonului. Pe locurile următoare s-au clasat Viktor Dementiev — 40,4 și Anatoli Bașkov — 41,1. Proba de 1 500 m a revenit lui Serghei Skliaiev, cronometrat cu timpul de 2:10,5. Pe locul secund s-a clasat Leonid Vekșin

TELEX, RADIO, TELEFON

Tiparul: I. P. „Informația" str. Brezoianu 28—25.

40365